

<p style="text-align: center;">АСОЦІАЦІЯ СУДНОБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ “УКРСУДПРОМ”</p>		<p style="text-align: center;">ASSOCIATION OF SHIPBUILDERS OF UKRAINE “UKRSUDPROM”</p>
<p>Україна, 01032, Київ, вул. Жилианська, 107, корпус 26 тел./факс: (380 44) 235 92 50 e-mail: ukrsudo@nbi.com.ua http://www.ukrsudo.kiev.ua</p>		<p>26 corps, 107, Zhilyanska, Str., Kyiv, 01032, Ukraine tel./fax: (380 44) 235 92 50 e-mail: ukrsudo@nbi.com.ua http://www.ukrsudo.kiev.ua</p>

№72-18 від 11.08.2018

Щодо допису «Сім кроків до сталого розвитку» - сайт «Новое время»,

**Голові Ради Національного
банку України, академіку
НАН України
Богдану Данилишину**

Вельмишановний пане Голово Ради НБУ!

На концептуальному рівні рішуче підтримуємо Вашу вищевказану статтю (<https://nv.ua/ukr/opinion/danylyshyn/sim-kroki-do-staloho-rozvitku-2487637.html>).

Таких актуальних дописів керівництво НБУ вже доволі тривалий період часу не публікувало.

Однак!

Вважаємо за украй доцільне додати у **Крок 1 ще один кластер - КЛАСТЕР МОРСЬКОЇ ІНДУСТРІЇ**, котрий складається із: (1) суднобудування та судноремонту; (2) судового машино та приладобудування; (3) портів; (4) транспортного та допоміжних флотів; (5) риболовного флоту; (6) річкової інфраструктури. Наша пропозиція базується на наступних очевидних фактах та ідеях.

Перше. Перевезення вантажів по морях, океанах, річках є найдешевшими перевезеннями. Саме тому за даними UNCTAD до 90% геть усіх світових експортно-імпортних перевезень здійснюється по водних просторах. Украй важливо: Фактично динаміка світової економіки та морських (водних) транспортних перевезень є тісно пов'язаними процесами світової економіки. Прошу до графіку 1 розміщеного у кінці цієї записки.

Друге. Також украй важливим є наявність практично прямої (!) лінійної залежності між цими процесами. Прошу до графіку 2.

Третє. Україна має чудові геополітичні (!) умови для розвитку морської індустрії та відповідного радикального прискорення зростання ВВП:

1. Йдеться, у першу чергу, про наше Азово-Чорноморське узбережжя довжиною більше 2000 км. та річку Дніпро – довжина більше 1600 км;
2. Доречи, існує доволі продуктивна ідея побудувати водний шлях від Чорного моря до Балтійського по Дніпру – Прип'яті – Віслі. Довідково: У Нідерландах 70% внутрішніх перевезень вантажів здійснюється по воді;
3. Через наші практично незамерзаючі моря є вихід у Середземномор'я й, далі, у Світовий океан.

Четверте. На превеликий Україна погано використовує наявний потенціал. Так, прошу до графіку 3, за роки Незалежності перевезення вантажів морським транспортом впало (!) від 50-60 млн. тн. на рік до 3-х млн. тн. у той же самий час наші порти переробляють до 140-170 млн. тн. вантажів. **На якого ж закордонного чолові'ягу, на яку державу працює система регулювання нашого кластеру морської індустрії???**

П'яте. Скоріше всього це є результатом стрімкого зменшення нашого морського транспортного флоту – прошу до графіку 4. За даними UNCTAD він скоротився від 6177 тис. тн. дедвейту на початок 1993 року до 384 тис. тн. на початок 2107 року або у 16 (шістнадцять!) разів.

Шосте. Наш флот не просто скоротився. Його лєвова частка «втекла» під інші прапори – прошу до графіку 5. На початок 2017 р. під іншими прапорами було українських суден загальним обсягом дедвейту у 3301 тис. тон, а під українським прапором було українських суден обсягом тільки у 384 тис. тн. Тобто! Під українським прапором було українських суден у 9 разів менше ніж під прапорами інших держав.

Сьоме. Дослідження International Finance Corporation (World Bank) показали що наші судновласники оминають наші порти через надмірно високу вартість портових послуг. Тобто! Нашим судновласникам вигідніше користуватися і послугами інших портів й експлуатувати судна під прапорами інших країн. В результаті маємо хронічний відтік ВВП в економіку інших країн.

Восьме. За таких умов практично неможливо створити цілісну систему підтримки і суднобудування, і судноремонту і інших ланцюгів кластеру морської індустрії. Й чисельність корабелів впала приблизно у 10 разів (від 150 000 до 15 000 осіб). Особливо бентежить те що нам сьогодні украй складно побудувати наш військово-морський флот аби надійно захистити наш Південь.

Дев'яте. Наші фахівці підготували пакет із 6-ти законопроектів щодо створення спеціальних регуляторних умов для прискореного відтворення морського кластеру.

Перший з них (Про внесення змін до Митного кодексу України (щодо збереження та розвитку вітчизняної суднобудівної промисловості) вже прийнятий ВР України та підписаний Президентом Петром Порошенко. Є велике побоювання що решта, 5-ть законів, буде прийматися дуже повільно. А ворог продовжує нарощувати свій тиск на наше узбережжя.

Десяте. До відома: У багатьох країнах кластер морської індустрії має спеціальну (!) цілісну (!!!) систему регулювання що не враховується нашою владою. Наприклад, у США із 1936 року існує Maritime Administration <https://www.marad.dot.gov/>, котра регулює цей кластер у цілому.

Шановний пане Богдане!

Наша Асоціація готова до жорсткої плідної дискусії. Очікуємо на Ваше запрошення.

З повагою, Президент Асоціації,
Державний службовець
1-го рангу

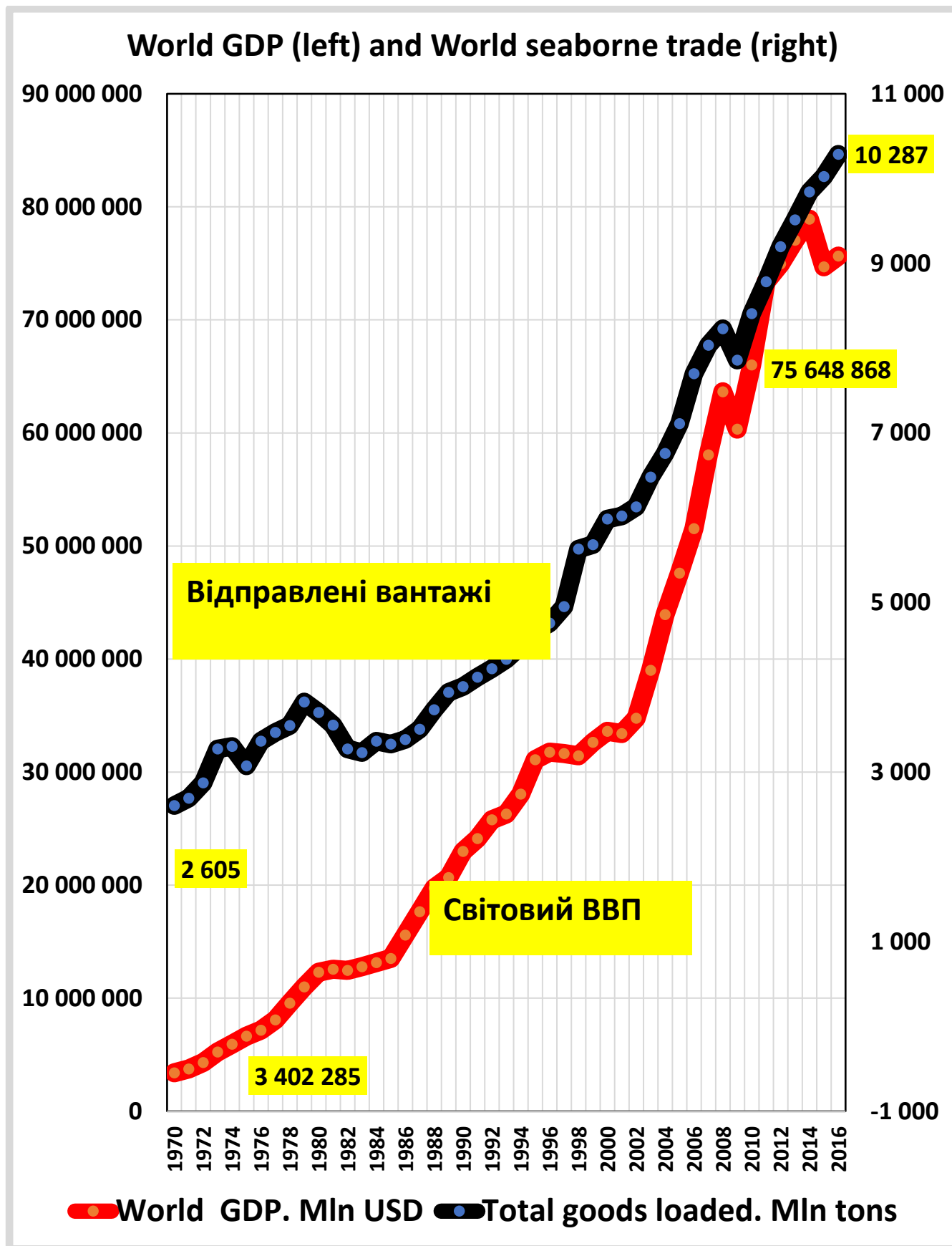


Віктор Лисицький

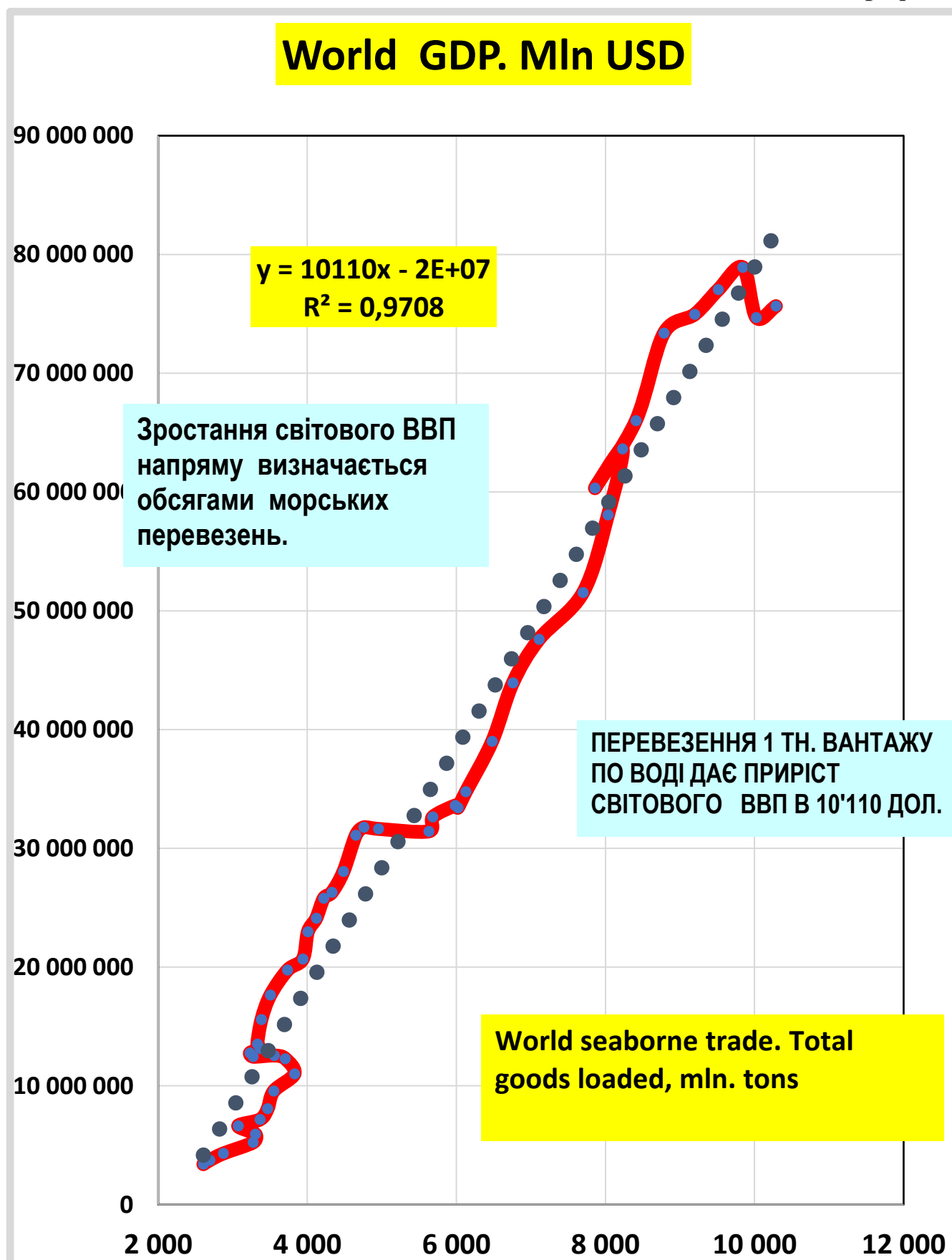
Особисті контакти:

Lys1945@gmail.com +38067-503-2779, +38094-440-5910, +38044-543-3560,
+38045-97-62462

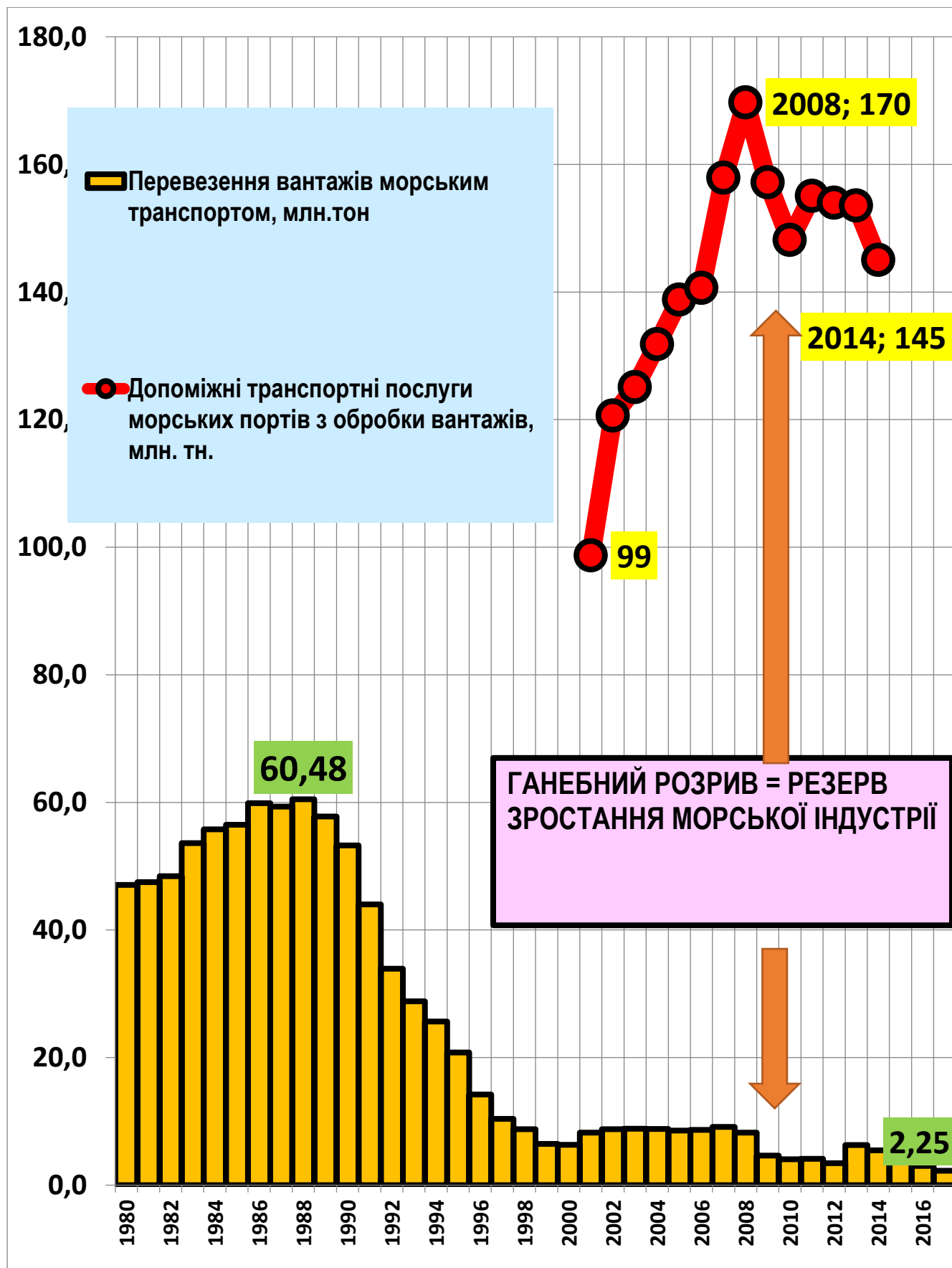
Графік 1



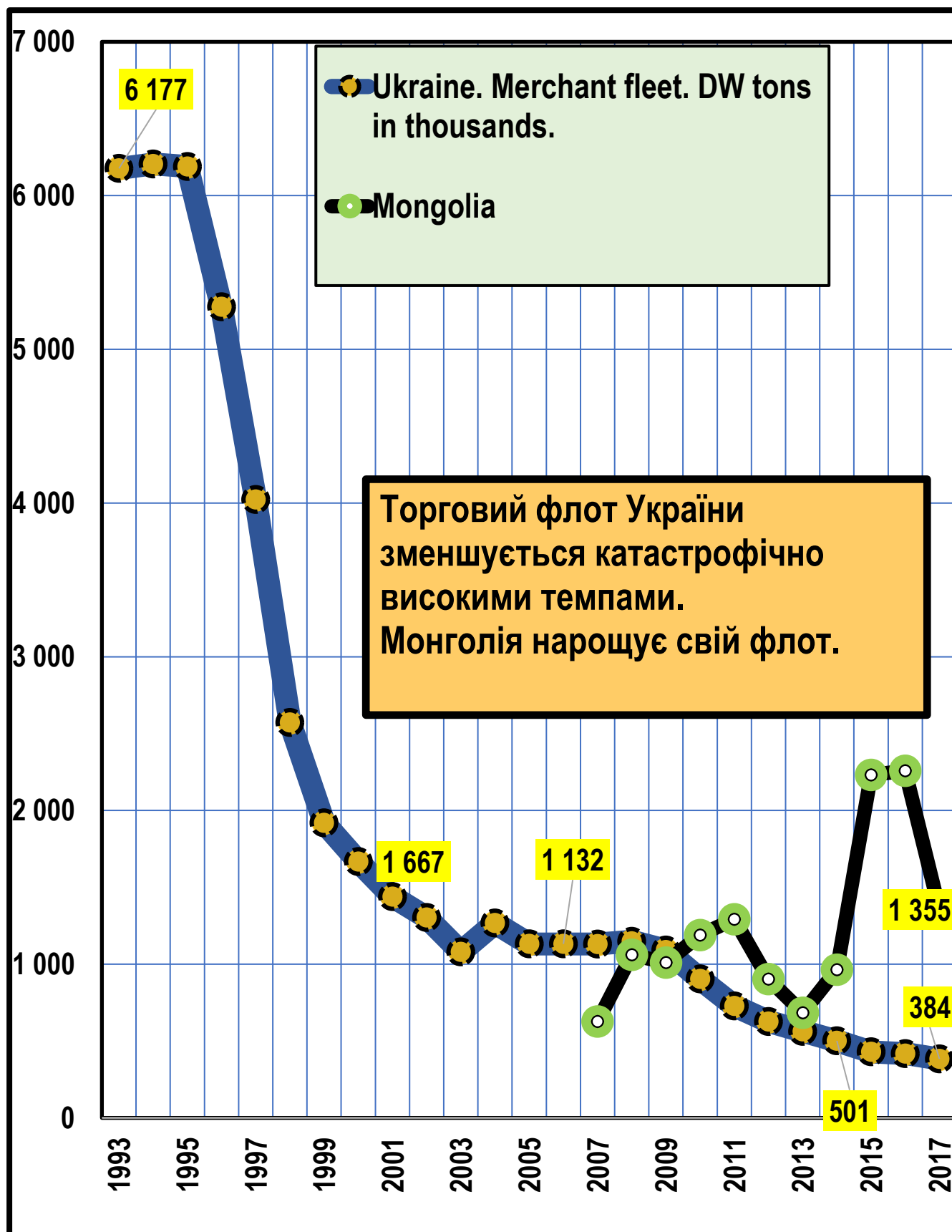
Графік 2



Графік 3.



Графік 4



Графік 5.

